



Merenkululaitos

TIEDOTUSLEHTI NRO 2/19.1.1998

LIKENNEMINISTERIÖN PÄÄTÖS ALUKSEN MIEHITYKSESTÄ, LAIVAVÄEN PÄTEVYYDESTÄ JA VAHDINPIDOSTA

Liikenneministeriö on 19.12.1997 antanut päätöksen aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta (1257/1997). Päätös tuli voimaan 1.1.1998.

Päätös perustuu STCW-95 -yleissopimukseen, josta johtuvia muita lainsäädäntömuutoksia on selostettu Merenkululaitoksen tiedotuslehdessä nro 1/19.1.1998.

Meriturvallisuusjohtaja

Heikki Valkonen

Toimistopäällikkö

Reijo Gustafsson

Asiaa koskevat tiedustelut:

Merimiestoimisto
Merenkulkutoimisto

Tämä tiedotuslehti
korvaa tiedotuslehdet:

9/1.4.1988 ja
5/16.1.1995

Dnro 1/00/98
ISSN 0430-5345

1257/1997

Liikenneministeriön päätös**aluksen miehityksestä, laivaväen pätevydestä
ja vahdinpidosta**

Annettu Helsingissä 19 päivänä joulukuuta 1997

Liikenneministeriö on päättänyt aluksen miehityksestä, laivaväen pätevydestä ja vahdinpidosta 19 päivänä joulukuuta 1997 annetun asetuksen (1256/1997) 61 §:n 1 ja 2 momentin nojalla:

1 luku**Vahdinpitoa koskevat yleiset säännökset****1 §***Vahdinpitojärjestelyt ja vahdinpidossa
noudatettavat periaatteet*

Komentosiltavahdin tai kansivahdin päällikön on oltava aluksen miehityksestä, laivaväen pätevydestä ja vahdinpidosta annetun asetuksen (1256/1997) 5 luvun säännösten mukaisesti pätevä komentosilta- tai kansivahdin tehtäviin.

Konevahtipäällikön on oltava 1 momentissa mainitun asetuksen 5 luvun säännösten mukaisesti pätevä konevahdin tehtäviin.

2 §*Reittisuunnittelu*

Tuleva matka on suunniteltava etukäteen siten, että kaikki soveltuva tieto otetaan huomioon ja että kaikki määritellyt suunnat tarkistetaan ennen matkan aloittamista.

Konepäällikön on yhteistyössä aluksen päällikön kanssa päätettävä etukäteen matkalle varattavan polttoaineen, veden, voiteluaineen ja kemikaalien määrästä sekä kuluvien ja muiden varaosien, työkalujen ja varastojen täydentämisestä ja muista tarpeellisista hankinnoista.

3 §*Matkakohtainen etukäteissuunnittelu*

Ennen jokaista matkaa aluksen päällikön on huolehdittava siitä, että aiottu reitti lähtösatamasta ensimmäiseen käyntisatamaan on

suunniteltu sopivien ja asianmukaisten merikarttojen ja muiden merenkulkujulkaisujen avulla, jotka sisältävät oikeaa, täydellistä ja ajantasaistettua tietoa niistä merenkulun rajoituksista ja vaaroista, jotka ovat pysyvää tai ennakoitavaa laatua sekä merkityksellisiä aluksen turvallisuudelle.

4 §*Suunnitellun reitin varmistaminen ja
pitäminen esillä*

Kun reittisuunnittelu on varmistettu siten, että kaikki siihen liittyvä tieto on otettu huomioon, suunniteltu reitti merkitään selvästi käytettäviin merikarttoihin ja pidetään jatkuvasti vahtipäällikön saatavilla. Vahtipäällikön on varmistettava jokainen noudatettava suunta ennen kuin sitä käytetään matkan aikana.

5 §*Poikkeaminen suunnitellulta reitiltä*

Jos matkan aikana päätetään muuttaa seuraavaa käyntisatamaa suunnitellun reitin varrella tai jos aluksen on muista syistä tarpeen poiketa huomattavassa määrin suunnitellulta reitiltä, on uusi reitti suunniteltava ennen kuin alunperin suunnitellulta reitiltä poiketaan.

2 luku**Vahdinpito merellä****6 §***Vahdinpidon yleiset periaatteet*

Laivanisännän, aluksen päällikön, kone-

päällikön ja vahtihenkilöstön on kiinnitettävä huomiota 2 ja 3 momentissa mainittuihin periaatteisiin, joita on noudatettava sen varmistamiseksi, että vahdinpito on kaiken aikaa turvallista.

Aluksen päällikön on huolehdittava siitä, että vahtijärjestelyt ovat riittäviä turvallisen vahdin tai vahtien pitämiseksi komentosillalla. Päällikön johdon alaisena vahtipäällystö on vastuussa aluksen turvallisesta navigoinnista työvuorojensa aikana, jolloin päällikön ja vahtipäällystön on erityisesti otettava huomioon yhteentörmäysten ja karilleajon välttäminen.

Aluksen konepäällikön on yhteistyössä päällikön kanssa varmistettava, että vahtijärjestelyt ovat riittävät turvallisen konevahdin pitämiseksi.

7 §

Meriympäristön suojelu

Päällikön, muun päällystön ja miehistön tulee olla tietoisia niistä vakavista seurauksista, jotka aiheutuvat meriympäristön tahallisuudesta tai tahattomasta pilaamisesta, ja heidän tulee ryhtyä kaikkiin mahdollisiin varotoimiin sellaisen pilaamisen ehkäisemiseksi voimassa olevien kansainvälisten säännösten ja satamaohjesääntöjen puitteissa.

3 luku

Komentosiltavahdissa noudatettavat periaatteet

8 §

Vastuuhenkilö vahdinpäädossa

Vahtipäällikkö on komentosillalla päällikön edustajana, ja hän on ensisijaisesti vastuussa aluksen turvallisesta navigoinnista ja kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyn yleissopimuksen (SopS 30/1977, Meriteiden säännöt) noudattamisesta.

9 §

Tähystys

Asianmukaista tähystystä on pidettävä kaiken aikaa Meriteiden sääntöjen 5 säännön

mukaisesti. Tähystyksen tarkoituksena on:

1) pitää yllä jatkuvaa valmiutta näkö- ja kuulohavaintojen avulla sekä kaikin muin käytettävissä olevin keinoin toimintaympäristössä tapahtuvien merkittävien muutosten varalta;

2) arvioida kokonaistilanne sekä yhteentörmäysvaara, karilleajovaara ja muut merenkululle aiheutuvat vaarat; sekä

3) havaita hädässä olevat alukset tai lentokoneet, haaksirikkoiset, hylty ja hylkytavara ja muut turvallista navigointia vaarantavat tekijät.

Tähystäjän tulee voida keskittyä asianmukaiseen tähystykseen eikä hän saa vastaanottaa eikä hänelle saa määrätä muita tähystystä häiritseviä tehtäviä.

Tähystäjän ja ruorimiehen tehtävät on pidettävä erillään eikä ruorimies alusta ohjattaessaan saa toimia tähystäjänä muilla kuin sellaisilla pienillä aluksilla, joiden ohjauspäällystön on esteetön näkyvyys ympäri näköpiirin ja joilta näkyvyys yölläkään ei ole heikentynyt eivätkä muutkaan esteet haittaa asianmukaista tähystystä. Vahtipäällikkö voi toimia ainoana tähystäjänä päivänvalon aikaan vain, milloin:

1) tilanne on huolellisesti arvioitu ja on täysin varmistuttu siitä, että on turvallista tähystää yksin;

2) kaikki asiaan vaikuttavat tekijät on täysin otettu huomioon, mukaan luettuina ainakin:

- a) säätila;
- b) näkyvyys;
- c) liikenteen tiheys;
- d) merenkulullisten vaarojen läheisyys; ja
- e) tarpeellinen tarkkaavaisuus navigoitaessa liikennejakoalueilla tai niiden läheisyydessä; sekä

3) lisähenkilökuntaa voidaan välittömästi kutsua komentosillalle, kun tilanteen muutos sitä vaatii.

Arvioitaessa sitä, että vahdin kokoonpano on riittävä, jotta voidaan varmistaa asianmukaisen tähystyksen jatkuva pitäminen, päällikön on otettava huomioon vallitsevat olosuhteet. Tähystystä järjestettäessä on otettava huomioon sen lisäksi, mitä tässä luvussa muutoin säädetään, seuraavat seikat:

- 1) näkyvyys, säätila ja merenkäynti;
- 2) liikennetiheys ja aluksen liikennöintialueella tapahtuva muu toiminta;
- 3) tarpeellinen tarkkaavaisuus navigoitaessa liikennejakoalueilla tai niiden läheisyydessä sekä muillakin väyläalueilla;

4) aluksen toiminnan luonteesta aiheutuva lisätyön määrä, välittömän toiminnan vaatimukset ja ennakoitavat ohjailutoimenpiteet;

5) vahtiin osallistuvan laivaväen vahtikelpoisuus;

6) aluksen päällystön ja miehistön ammatillista pätevyyttä koskeva tieto sekä luottamus siihen;

7) jokaisen vahtipäällystön kuuluvan kokemus sekä hänen perehtyneisyytensä aluksen laitteisiin ja ohjailuominaisuuksiin sekä aluksella vallitseviin toimintatapoihin;

8) toiminnot, jotka tehdään aluksella tiettyyn aikaan, mukaan lukien radioliikenne sekä se, että käytettävissä oleva lisähenkilökunta voidaan kutsua komentosillalle tarpeen vaatiessa;

9) komentosillan välineistön ja säätimien, mukaan lukien hälytysjärjestelmien, toimintavalmius;

10) peräsimen ja potkurin käyttö sekä aluksen ohjailuominaisuudet;

11) aluksen koko ja näkyvyys ohjauspai-
kalta;

12) komentosillan kokonaissuunnittelu, siinä määrin kuin se voi estää vahdissa olevaa tekemästä näkö- tai kuulohavaintoja ulkopuolisesta tilanteen kehittymisestä; sekä

13) muut kansainvälisesti hyväksytyt standardit, menetelmät tai ohjeet, jotka liittyvät vahdinpidon järjestämiseen ja vahtikelpoisuuteen.

10 §

Vahtijärjestelyt

Päätettäessä vahdin kokoonpanosta komentosillalla, mukaan lukien pätevät vahdinpitoon osallistuvat miehistön jäsenet, tulee ainakin seuraavat tekijät ottaa huomioon:

1) komentosillaa ei koskaan saa jättää miehittämättä;

2) säätila, näkyvyys ja onko valoisaa vai pimeää;

3) merenkululle aiheutuvien vaarojen mahdollisuus, mikä vahtipäällikön on tarpeen mukaan otettava huomioon navigointia tehostamalla;

4) sellaisten navigoinnin apuvälineiden, kuten tutkan tai muiden elektronisten paikanmäärityslaitteiden käyttö ja toimintakunto sekä mitkä tahansa muut aluksen turvalliseen navigointiin vaikuttavat laitteet;

5) onko alus varustettu automaattiohjauksella;

6) onko radiotehtäviä suoritettavana;

7) komentosillalla olevien miehittämättömän konehuoneen ohjauslaitteet, hälyttimet ja ilmaisimet, niiden käyttö ja rajoitukset; sekä

8) mitkä tahansa muut epätavalliset komentosiltavahtiin kohdistuvat vaatimukset, jotka saattavat johtua erikoisista toimintaolosuhteista.

11 §

Vahdinvaihto

Vahtipäällikkö ei saa luovuttaa vahtia toiselle, jos on syytä uskoa, että tämä ei kykene suorittamaan vahdinpitotehtäviä tehokkaasti. Tällaisessa tapauksessa asiasta tulee ilmoittaa päällikölle.

Vahdin vastaanottavan vahtipäällikön tulee varmistaa, että vaihtomiehistö on täysin kykenevä hoitamaan tehtävänsä ja että heidän silmänsä ovat sopeutuneet hämärään. Vaihtomiehistö ei saa ottaa vahtia vastaan ennen kuin heidän silmänsä ovat täysin sopeutunut valaistusolosuhteisiin.

Ennen vahdinvaihtoa vahtiin tulevan vahtipäällikön on selvitettävä aluksen merkinnäpidon mukainen tai havaittu sijainti ja varmistettava aiottu kulkureitti, suunta ja nopeus sekä tarkistettava miehittämättömän konehuoneen valvonta- ja ohjailulaitteiden toiminta. Vahtipäällikön tulee lisäksi ottaa huomioon kaikki vahtinsa aikana odotettavissa olevat merenkululliset vaaratekijät.

Vahdin vastaanottavan vahtipäällikön on henkilökohtaisesti varmistettava seuraavat seikat:

1) päällikön antamat pysyväismääräykset ja muut erityisohjeet, jotka liittyvät aluksen ohjailuun;

2) aluksen sijainti, suunta, nopeus ja syväys;

3) sillä hetkellä vallitseva ja ennustettavissa oleva vuorovesi, virrat, säätila, näkyvyys ja näiden tekijöiden vaikutus aluksen suuntaan ja nopeuteen;

4) pääkoneiden käytön ohjailu ja valvonta, silloin kun pääkoneet ovat komentosiltavalvonnassa; sekä

5) aluksen turvalliseen navigointiin vaikuttavat tekijät ottaen huomioon ainakin seuraavat seikat:

a) kaikkien niiden navigointi- ja turvallisuuslaitteiden toimintakunto, joita tullaan käyttämään tai saatetaan käyttää vahdin ai-

kana;

b) hyrrä- ja magneettikompassien virheet;
c) näköpiirissä tai lähistöllä olevien alusten sijainti ja reitti;

d) vahdin aikana odotettavissa olevat olosuhteet tai vaarat; sekä

e) kallistuman, viippauksen, veden tiheyden ja squat-ilmiön mahdolliset vaikutukset varaveteen.

Jos vahtipäällikön pitäisi tulla vapautetuksi vahdista juuri kun suoritetaan ohjausliikettä tai muuta vaaran välttämiseksi tehtävää toimenpidettä, vahdinvaihtoa on lykättävä siihen asti kunnes toimenpide on saatettu päätökseen.

12 §

Komentosiltavahdin pito

Vahtipäällikön tulee:

1) pitää vahtia komentosillalla;
2) olla missään tapauksessa jättämättä komentosilttaa, ennen kuin hänet on asianmukaisesti vapautettu vahdista;

3) olla jatkuvasti vastuussa aluksen turvallisuudesta navigoinnista huolimatta aluksen päällikön läsnäolosta komentosillalla, kunnes päällikkö nimenomaisesti ilmoittaa ottavansa vastuun itselleen ja molemmat ovat ymmärtäneet tämän; sekä

4) ilmoittaa päällikölle heti ollessaan epävarma siitä, mitä turvallisuuden varmistamiseksi pitäisi tehdä.

Vahdin aikana tulee aluksen ohjattu suunta, sijainti ja nopeus tarkistaa riittävän lyhyin väliajoin tarkoitukseen sopivilla navigointilaitteilla sen varmistamiseksi, että alus kulkee suunnitellun kurssin mukaisesti.

Vahtipäällikön tulee tarkoin tuntea aluksen turvallisuus- ja navigointilaitteiden sijainti ja toiminta. Hänen tulee myös tuntea ja ottaa huomioon näiden laitteiden toimintarajoitukset.

Komentosiltavahdissa olevalle vahtipäällikölle ei saa antaa eikä hän saa suorittaa sellaisia tehtäviä, jotka saattavat häiritä aluksen turvallista navigointia ja vahdin pitoa.

Vahtipäällikön tulee mahdollisimman tehokkaasti käyttää kaikkia käytettävissään olevia navigointilaitteita.

Käyttäessään tutkaa vahtipäällikön tulee muistaa ehdottomasti aina noudattaa niitä tutkan käyttöä koskevia määräyksiä, jotka sisältyvät voimassaoleviin Meriteiden sään-

töihin.

Tarvittaessa vahtipäällikön tulee epäröimättä käyttää peräsintä, koneita ja äänimerkinantolaitteita. Mikäli mahdollista, on kuitenkin annettava ajoissa ennakkoilmoitus aiotusta koneen käyntinopeuden muutoksesta tai käytettävä tehokkaasti komentosillalla olevia miehittämättömän konehuoneen koneiston ohjailulaitteita niiden käytöstä annettujen ohjeiden mukaisesti.

Vahtipäällikön on tunnettava aluksensa ohjailuominaisuudet, varsinkin sen pysäytysmatka, ja otettava huomioon, että muilla aluksilla saattaa olla toisenlaiset ohjailuominaisuudet.

Vahdin aikana tulee tehdä asianmukaiset päiväkirjamerkinnot aluksen kulusta ja muusta navigointiin liittyvästä toiminnasta.

Vahtipäällikön tulee varmistaa, että asianmukaista tähytystä pidetään. Aluksessa, jossa on erillinen karttahuone, vahtipäällikkö voi tarvittaessa käydä karttahuoneessa ja viipyä siellä lyhyen ajan suorittaakseen tarpeelliset navigointiin liittyvät tehtävät, mutta hänen on ensin varmistettava aluksen turvallinen kulku ja asianmukaisen tähytyksen pitäminen.

Aluksen navigointilaitteiden käyttötestejä on suoritettava merellä niin usein kuin mahdollista ja olosuhteet sen sallivat, erityisesti ennen odotettavissa olevia navigointiin vaikuttavia vaarallisia tilanteita. Nämä testit on kirjattava aina kun se on mahdollista. Testejä tulee myös suorittaa ennen satamaan saapumista ja sieltä lähtöä.

Vahtipäällikön on säännöllisesti tarkistettava, että:

1) alusta ohjaava henkilö tai autopilotti ohjaa oikeaa suuntaa;

2) pääkompassin virhe määritellään vähintään kerran vahdin aikana ja mikäli mahdollista aina suurehkon kurssinmuutoksen jälkeen; pääkompassia ja hyrräkompassia verrataan usein ja tytärkompassit synkronisoidaan emäkompassin kanssa;

3) automaattiohjauslaitetta kokeillaan käsi-käyttöisesti vähintään kerran vahdin aikana;

4) merenkulku- ja merkkivalot sekä muut navigointilaitteet toimivat asianmukaisesti;

5) radiolaitteet toimivat asianmukaisesti tämän päätöksen 28 §:n mukaisesti; sekä

6) miehittämättömän konehuoneen koneiston ohjauslaitteet, hälyttimet ja ilmaisimet toimivat asianmukaisesti.

Vahtipäällikön tulee muistaa, että on välttämätöntä aina noudattaa ihmishengen tur-

vallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981, Solas-yleissopimus) voimassa olevia vaatimuksia. Vahtipäällikön tulee ottaa huomioon:

1) ruorimiehen ja käsiohjauksen käytön tarpeellisuus hyvissä ajoin siten, että mahdollinen vaaratilanne voidaan välttää turvallisesti; ja

2) että alusta ohjattaessa automaattiohjauksella tilanne ei kehity vaarallisesti sellaiseksi, että vahtipäällikkö on komentosillalla yksin ja joutuu hätätilanteen vaatimien toimenpiteiden johdosta keskeyttämään tähtäyksen pidon.

Vahtipäällikön tulee perusteellisesti tuntea aluksen kaikkien elektronisten navigointilaitteiden käyttö. Hänen tulee olla erityisesti perehtynyt näiden laitteiden ominaisuuksiin ja rajoituksiin. Hänen tulee käyttää niitä tarvittaessa sekä muistaa myös kaikuluotaimen käyttö navigoinnissa.

Vahtipäällikön tulee käyttää tutkaa, kun näkyvyys on rajoitettu tai kun näkyvyyden odotetaan muuttuvan rajoitetuksi sekä aina, kun alus kulkee vilkkaasti liikennöidyillä alueilla, ottaen kuitenkin huomioon tutkan rajoitukset.

Vahtipäällikön on varmistettava, että käytettyjä näyttöalueita muutetaan riittävän usein siten, että kaiut huomataan mahdollisimman varhain. On muistettava, että vähäiset tai heikot kaiut voivat jäädä huomaamatta.

Tutkaa käytettäessä vahtipäällikön on valittava sopiva näyttöalue ja tarkkailtava näyttöä huolellisesti sekä varmistettava, että tutkamerkinnänpito ja järjestelmällinen tilanteen arviointi aloitetaan tarpeeksi ajoissa.

Vahtipäällikön on viipymättä ilmoitettava päällikölle:

1) jos näkyvyys on huono tai huonoa näkyvyyttä on odotettavissa;

2) jos liikenneolosuhteet tai toisten alusten liikkeet aiheuttavat epävarmuutta;

3) jos aluksen suunnan pitämisessä esiintyy ongelmia;

4) kun hän ei onnistu havaitsemaan maata, merimerkkiä tai saamaan luotaushavintoa odotettuna ajankohtana;

5) jos odottamatta havaitaan maa- tai merimerkki tai luotaustuloksissa tapahtuu muutos;

6) jos ilmenee vikaa pääkoneessa, potkurikoneiston kauko-ohjauksessa, peräsinkoneessa tai jossakin tärkeässä navigointilaitteessa,

hälyttimessä tai ilmaisimessa;

7) jos radiolaitteissa ilmenee vikaa;

8) jos vahtipäällikkö epäilee kovan merenkäynnin aiheuttavan mahdollisesti vahinkoja;

9) jos alus kohtaa merenkulullisen vaaran, kuten jäätä tai ajelehtivan hylyn; sekä

10) missä tahansa muussa hätätilanteessa tai epäroidessään vähänkin.

Huolimatta edellisen momentin 1—10 kohtien mukaisesta velvollisuudesta tehdä ilmoitus aluksen päällikölle, vahtipäällikkö ei saa epäroidä ryhtyä välittömiin toimenpiteisiin aluksen turvallisuuden varmistamiseksi, milloin olosuhteet niin vaativat.

Vahtipäällikön on annettava vahtihenkilöstölle kaikki tarpeelliset ohjeet ja tiedot varmistukseen turvallinen vahdinpito, varsinkin asianmukainen tähtäys.

13 §

Vahdinpito selkeällä säällä

Vahtipäällikön on säännöllisin väliajoin suunnittava läheisyydessä olevia aluksia, jotta mahdollinen yhteentörmäämisen vaara voitaisiin havaita ajoissa. Hänen tulee myös muistaa, että sellainen vaara voi joskus olla olemassa silloinkin, kun havaittu suuntiman muutos on huomattava, erityisesti lähestyttäessä hyvin suurta alusta tai hinausta tai lähestyttäessä alusta lyhyellä etäisyydellä. Vahtipäällikön on myös ajoissa ryhdyttävä tarvittaviin toimenpiteisiin soveltuvien osin Meriteiden sääntöjen mukaisesti ja sen jälkeen hänen tulee tarkistaa, että tehdyillä toimenpiteillä on toivottu vaikutus.

Selkeällä säällä vahtipäällikön tulee aina olosuhteiden salliessa harjoitella tutkan käyttöä.

14 §

Vahdinpito näkyvyyden ollessa rajoitettu

Kun näkyvyys on rajoitettu tai rajoitettu näkyvyys on odotettavissa, vahtipäällikön tulee ensisijaisesti noudattaa soveltuvien osin Meriteiden sääntöjä. Vahtipäällikön tulee erityisesti kiinnittää huomiota rajoitetun näkyvyyden vallitessa äänimerkkien antamiseen, turvallisella nopeudella kulkemiseen ja koneiden pitämiseen valmiina äkillisten ohjailuliikkeiden varalta. Lisäksi vahtipäällikön on:

1) ilmoitettava asiasta päällikölle;

- 2) asetettava asianmukainen tähyystys;
- 3) näytettävä merenkulkuvaloja; sekä
- 4) käytettävä tutkaa.

15 §

Vahdinpito pimeään aikaan

Päällikön ja vahtipäällikön on tähyistäjän tehtäviä järjestäessään kiinnitettävä asianmukaista huomiota käytössä oleviin komentosil-
lan varusteisiin ja navigointilaitteisiin, niiden rajoituksiin, käyttöön ja sovellettaviin varo-
toimiin.

16 §

Vahdinpito rannikon läheisyydessä ja vilkkaasti liikennöidyillä alueilla

Vahtipäällikön tulee käyttää rannikon läheisyydessä ja vilkkaasti liikennöidyillä alueilla suurimittakaavaisinta alueesta tehtyä, ajantasaistettua merikarttaa. Aluksen sijainti on määritettävä tasaisin väliajoin useammalla kuin yhdellä navigointimenetelmällä aina kun olosuhteet sen sallivat.

Vahtipäällikön on ehdottomasti tunnistettava kaikki olennaiset merimerkit.

17 §

Navigointi luotsin ollessa aluksella

Luotsin läsnäolo aluksella ei luotseille kuuluvista tehtävistä ja velvollisuuksista huolimatta vapauta päällikköä tai vahtipäällikköä heidän tehtävistään ja velvollisuuksistaan huolehtia aluksen turvallisuudesta. Päällikön ja luotsin tulee vaihtaa tietoja, jotka koskevat navigointimenetelmiä, paikallisia olosuhteita ja aluksen ominaisuuksia. Päällikön ja vahtipäällikön tulee olla läheisessä yhteistyössä luotsin kanssa ja seurata huolellisesti aluksen sijaintia ja kulkua.

Jos vahtipäälliköllä on epäilyksiä luotsin toimista tai tarkoituksista, hänen on pyydettävä selvityksiä luotsilta ja, jos epäilyksiä on edelleenkin, välittömästi ilmoitettava asiasta päällikölle ja ryhdyttävä tarvittaviin toimiin ennen päällikön saapumista.

18 §

Kansivahdinpito aluksen ollessa ankkurissa

Mikäli päällikkö pitää tarpeellisenä, on ankkurissa ollessa pidettävä jatkuvaa vahtia. Aluksen ollessa ankkurissa, vahtipäällikön on:

1) määritettävä ja merkittävä aluksen paikka käytettävissä olevalle kartalle niin pian kuin mahdollista ankkuroinnin tapahduttua;

2) kun olosuhteet sallivat, tarkistettava riittävän usein, onko alus edelleen turvallisesti ankkurissa ottamalla suuntimia kiinteisiin merimerkkeihin tai helposti tunnistettaviin maissa oleviin kohteisiin;

3) huolehdittava siitä, että asianmukaista tähyystystä pidetään yllä;

4) huolehdittava siitä, että aluksella suoritetaan määrääjain tarkastuskiertoja;

5) tehtävä havaintoja sää- ja vuorovesiolosuhteista ja merenkäynnistä;

6) ilmoitettava päällikölle ja ryhdyttävä kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin, mikäli ankkuri ei pidä;

7) huolehdittava siitä, että pääkoneiden ja muun koneiston valmiustila on päällikön ohjeiden mukainen;

8) ilmoitettava päällikölle, mikäli näkyvyys huononee;

9) huolehdittava siitä, että alus näyttää asianmukaisia valoja ja merkkikuvioita ja että asianmukaiset äänimerkit annetaan kaikkien soveltuvien säännösten mukaisesti; sekä

10) ryhdyttävä toimiin suojellakseen ympäristöä aluksesta aiheutuvaa pilaantumista vastaan ja noudatettava soveltuvien osin ympäristösäännöksiä.

4 luku

Konevahdin periaatteet

19 §

Konevahti ja konevahtipäällikkö

Tässä päätöksessä konevahti tarkoittaa joko vahdin muodostavaa henkilöryhmää tai konepäällystään kuuluvan henkilön vastuu-
jaksoa, jonka aikana hänen tulee olla joko koneistotilassa tai muutoin valmiudessa.

Konevahtipäällikkö toimii konepäällikön edustajana ja hänen päävastuualueensa on jatkuvasti aluksen turvallisuuteen vaikuttavan koneiston turvallinen ja tehokas käyttö

ja kunnossapito ja konevahdin vastuualueelle kuuluvien koneistojen ja varusteiden tarkastus, käyttö ja kokeilu.

20 §

Konevahdin vahtijärjestelyt

Konevahdin kokoonpanon on oltava jatkuvasti riittävä kaikkien aluksen toimintaan vaikuttavien koneistojen turvallisen toiminnan varmistamiseksi joko automaatti- tai käsiohjauksessa, ja sen on vastattava vallitsevaa tilannetta ja olosuhteita.

Päätettäessä konevahdin kokoonpanosta, johon voi kuulua myös pätevää konemiestistöä, on erityisesti seuraavat seikat otettava huomioon:

- 1) aluksen tyyppi sekä koneiston tyyppi ja kunto;
- 2) aluksen turvalliseen käyttöön vaikuttavan koneiston riittävä ja jatkuva valvonta;
- 3) kaikki erityiset, sääoloista, jäätä, saastuneesta vedestä, matalista vesistä, hätätilanteista, vahingon rajoittamisesta tai saastumisen torjunnasta johtuvat toimintatavat;
- 4) konevahdin pätevyudet ja kokemus;
- 5) ihmishengen, aluksen, lastin ja sataman turvallisuus sekä ympäristön suojelu;
- 6) kansainvälisten, kansallisten ja paikallisten säännösten noudattaminen; sekä
- 7) aluksen normaalien toimintojen ylläpito.

21 §

Vahdinvaihto

Konevahtipäällikkö ei saa luovuttaa vahtia seuraavalle vahtipäällikölle, jos on syytä uskoa, että tämä ei selvästikään kykene hoitamaan vahdinpitotehtäviään tehokkaasti. Tällaisessa tapauksessa asiasta on ilmoitettava konepäälikölle.

Vahtiin tulevan vahtipäällikön on varmistettava, että tehtävät vastaanottavat konevahtimiehet ovat täysin kykeneviä hoitamaan tehtävänsä tehokkaasti.

Ennen tehtävien vastaanottamista vahtiin tulevan vahtipäällikön on varmistauduttava ainakin seuraavista seikoista:

- 1) konepäälikön pysyvää määrääyksistä ja erityisohjeista, jotka koskevat aluksen järjestelmien ja koneiston käyttöä;
- 2) koneistolle ja järjestelmille tehtävien töiden luonteesta, niihin osallistuvista henkilöistä ja mahdollisista vaaroista;

3) pilssien, painolastitankkien, jätesäiliöiden, varasäiliöiden, juomavesisäiliöiden ja käymäläjätevesisäiliöiden veden tai muun jäämän tasosta ja, soveltuvin osin, laadusta, sekä kaikista erityisvaatimuksista niiden sisällön käytöstä tai tyhjentämisestä;

4) polttoaineen tasoista varasäiliöissä, vuoto-tankissa ja päivätankissa sekä muista polttoaineen varastointilaitteistojen kunnosta;

5) kaikista saniteettijärjestelmien tyhjentämiseen liittyvistä erityisvaatimuksista;

6) eri pää- ja apujärjestelmien, mukaan lukien sähkönjakelujärjestelmän, kunnosta ja toimivuudesta;

7) soveltuvin osin, valvontapaneelin varusteiden kunnosta sekä siitä, mitkä varusteet ovat käsikäyttöisiä;

8) soveltuvin osin, automaattisten kattilan-valvontalaitteiden, kuten liekinvarmistinjärjestelmien, pinnankorkeuden valvontajärjestelmien, palamisen valvontajärjestelmien ja polttoaineensyöttöjärjestelmien valvonnan kunnosta ja toimintatavasta sekä muiden höyrykattiloiden toimintaan liittyvistä varusteista;

9) kaikista mahdollisesti vaarallisiksi osoitettavista olosuhteista, jotka johtuvat huonosta säästä, jäältä, veden saastuneisuudesta tai mataluudesta;

10) kaikista erityisistä toimintatavoista, joita varusteiden vioittuminen tai aluksen kunnossa tapahtuneet epäedulliset muutokset vaativat;

11) konehuoneen miehistön ilmoituksista heidän työhönsä liittyvistä seikoista;

12) palontorjuntavälineiden saatavuudesta; sekä

13) konepäiväkirjan pitämisestä ajan tasalla.

22 §

Konevahdinpito

Konevahtipäällikön tulee varmistaa, että vahvistettuja vahdinpitojärjestelyjä noudatetaan ja että hänen alaisuudessaan vahtiin osallistuvan konemiestistön on avustettava kuljetuskoneiston ja apulaitteiden turvallisesta ja tehokkaasta käytöstä.

Konevahtipäällikkö on jatkuvasti vastuussa konehuoneen toiminnasta huolimatta konepäälikön läsnäolosta konetiloissa, kunnes konepäälikkö nimenomaisesti ilmoittaa ottavansa vastuun itselleen ja molemmat ovat ymmärtäneet tämän.

Konevahdin jokaisen jäsenen on tunnettava hänelle määrätty vahdinpitotehtävät. Lisäksi jokaisen konevahtiin osallistuvan on siinä aluksessa, missä hän palvelee:

1) osattava käyttää asianomaisia sisäisiä yhteydenpitolaitteita;

2) tunnettava koneistotilojen poistumistiet;

3) tunnettava konehuoneen hälytysjärjestelmät ja kyettävä erottamaan toisistaan erilaiset hälytykset, erityisesti CO₂-hälytys; sekä

4) tiedettävä koneistotilojen palontorjuntavälineiden ja vaurionvalvontalaitteiden lukumäärä, sijoitus ja tyypit ja osattava käyttää niitä ja tunnettava niiden suhteen noudatettavat varotoimet.

Jokaiseen koneistoon, joka ei toimi kunnollisesti, tai jonka epäillään menevän epäkuntoon tai tarvitsevan erikoishuoltoa, on kiinnitettävä huomiota samoin kuin jo suoritettuihin toimenpiteisiin. Tarvittaessa on suunniteltava lisätoimenpiteitä.

Koneistotilan ollessa miehitettynä konevahtipäällikön on kaiken aikaa kyettävä välittömästi käyttämään potkurikoneistoa muuttaakseen potkurin kierroslukua tai kierrosuuntaa.

Koneistotilan ollessa ajoittain miehittämätön päivystävän konevahtipäällikön on oltava aina tavoitettavissa ja valmiina siirtymään koneistotilaan.

Kaikki komentosillalta tulevat käskyt on pantava viipymättä täytäntöön. Potkurikoneiston kiertosuunnan ja kierrosluvun muutokset on merkittävä muistiin, jollei merenkulkulaitos jonkin tietyn aluksen osalta pidä tätä kohtuuttomana aluksen koon tai muiden ominaisuuksien takia. Koneiston ollessa käsiohjauksessa konevahtipäällikön on varmistettava, että pääkoneiston ohjauslaitteet ovat jatkuvasti miehitettyt niin valmiuden kuin koneohjailunkin aikana.

Erityistä huomiota on kiinnitettävä koko koneiston kunnossapitoon ja sen kunnan ylläpitämiseen mukaan luettuina mekaaniset, sähköiset, hydrauliset ja pneumaattiset laitteistot, niiden valvontalaitteet ja niihin liittyvät turvalaitteet sekä kaikki asuintilojen huoltolaitteet, sekä varastojen ja varaosien käytön kirjaamiseen.

Konepäällikön on varmistauduttava siitä, että konevahtipäällikön tiedossa on kaikki vahdin aikana suoritettavat ennaltaehkäisevät kunnossapitotoimenpiteet sekä vaurioiden valvonta- tai korjaustoimenpiteet. Konevahtipäällikön tehtävänä on huolehtia kaiken huollettavan tai korjattavan koneiston erotta-

misesta ja tarvittavista ohituksista sekä säädoista. Kaikki tehdyt työt on merkittävä muistiin.

Kun konehuone on asetettu valmiustilaan, konevahtipäällikön tulee varmistaa, että kaikki koneistot ja laitteet, joita mahdollisesti tullaan käyttämään koneohjailun aikana, ovat välittömästi käyttövalmiina ja että riittävä varateho on peräsinkonetta varten ja muihin tarpeisiin.

Konevahtipäällikölle ei saa määrätä eikä hän saa ottaa vastaan tehtäviä, jotka voisivat häiritä hänen velvollisuuttaan valvoa kuljetuskoneistoa ja sen apulaitteistoa. Hänen tulee varmistaa, että kuljetuskoneisto ja apulaitteet ovat jatkuvan tarkkailun alaisina siihen asti, kun hänet on asianmukaisesti vapautettu vahdista ja hänen tulee aika ajoin tarkastaa vastuullaan oleva koneisto. Hänen tulee myös varmistaa, että konehuoneessa ja peräsinkonehuoneessa tehdään asianmukaiset vahtikierrokset, jotta voitaisiin havaita ja ilmoittaa laitteisiin tulleista vioista tai niiden epäkuntoon menosta, tehdä tai valvoa ruutiininomaisia säätöjä, tarvittavia huoltoja ja muita tarpeellisia toimenpiteitä.

Konevahtipäällikön on kehotettava kaikkia muita konevahdin jäseniä ilmoittamaan hänelle mahdollisesti vaarallisista tilanteista, jotka voivat vaikuttaa haitallisesti koneistoon tai vaarantaa ihmishengen tai aluksen turvallisuuden.

Konevahtipäällikön tulee varmistaa, että koneistotilavahtia valvotaan ja järjestettävä vaihtomiehistöä paikalle, jos joku konevahtimiehistä ei ole työkykyinen. Konevahti ei saa jättää koneistotilaa ilman valvontaa siten, että konehuoneen koneiston tai säätöjen käsikäyttö estyisi.

Konevahtipäällikön tulee ryhtyä tarvittaessa toimenpiteisiin rajoittaakseen vahinkoa, joka on syntynyt varusteiden epäkuntoon menosta, tulipalosta, veden tulvimisesta, repeämästä, yhteentörmäyksestä, karilleajasta tai muusta syystä.

Ennen vahdin luovuttamista konevahtipäällikön on varmistettava, että kaikki pää- ja apukoneistoihin liittyvät konevahdin aikana sattuneet tapahtumat ja toimenpiteet on asianmukaisesti kirjattu.

Konevahtipäällikön on tehtävä yhteistyötä huoltotyöstä vastaavan konemestarin kanssa kaiken ehkäisevän huoltotyön, vaurionvalvonnan tai korjaustyön aikana. Tähän sisältyvät ainakin seuraavat seikat:

1) työn kohteena olevan koneiston erotta-

minen ja ohitus;

2) jäljellä olevan koneiston säätäminen siten, että se toimii asianmukaisesti ja turvallisesti huollon aikana;

3) tiedoksi vahtiin tulevalle konemestarille ja kirjanpidollisista syistä konepäiväkirjaan tai muuhun sopivaan asiakirjaan tulee merkitä, mitä laitteita on korjattu ja ketkä siihen ovat osallistuneet, mihin turvatoimiin on ryhdytty ja kenen toimesta; sekä

4) korjatun koneiston tai laitteiden testaaminen ja käyttöönotto, mikäli konevahtipäällikön apu on tarpeen.

Konevahtipäällikön on huolehdittava siitä, että huoltotehtäviä tekevät konemiehistön jäsenet ovat käytettävissä, avustukseen koneiston käsikäytössä, siinä tapauksessa, että automaattijärjestelmä menee epäkuntoon.

Konevahtipäällikön on muistettava, että koneistoviasta johtuvat nopeuden muutokset tai ohjailukyvyyn menetys voivat vaarantaa aluksen ja ihmishenkien turvallisuuden. Konevahtipäällikön on välittömästi ilmoitettava komentosillalle tulipalon syttymisestä, koneistotiloissa odotettavissa olevista häiriöstä, jotka saattavat hidastaa aluksen vauhtia, ohjauksessa odotettavissa olevasta virhetoiminnasta, aluksen potkurikoneiston pysähtymisestä tai sähköjärjestelmässä tapahtuvasta muutoksesta tai muusta samankaltaisesta aluksen turvallisuutta uhkaavasta vaarasta. Tämä ilmoitus on, mikäli mahdollista, tehtävä ennen korjaus- tai muihin toimenpiteisiin ryhtymistä, jotta komentosillalla on käytettävissä mahdollisimman paljon aikaa ryhtyä kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin uhkaavan merionnettomuuden välttämiseksi.

Konevahtipäällikön on viipymättä ilmoitettava konepäällikölle:

1) koneistoviasta tai toimintahäiriöstä, joka on luonteeltaan sellainen, että aluksen turvallisuus on vaarassa;

2) sellaisesta toimintahäiriöstä, jonka oletetaan voivan aiheuttaa kuljetuskoneiston, apukoneiston tai valvonta- ja ohjausjärjestelmien vian tai menemisen epäkuntoon; sekä

3) hätätilanteesta tai jos hän on epävarma jonkin päätöksen tai toimenpiteen suhteen.

Huolimatta edellisen momentin 1—3 kohdissa vaadittavasta ilmoituksesta konepäällikölle, konevahtipäällikkö ei saa epäröidä välittömiin toimenpiteisiin ryhtymisessä aluksen, sen koneiston ja laivaväen turvallisuuden takaamiseksi, milloin olosuhteet sitä vaativat.

Konevahtipäällikön on annettava vahdin

jäsenille kaikki tarpeelliset ohjeet ja tiedot, joiden avulla varmistetaan turvallinen konevahdin pito. Rutiinomainen koneiston huolto, joka suoritetaan erillistehtävinä, jotka muodostavat osan turvallisen vahdin pitoa, on järjestettävä vahtirutiinien luonnollisena osana. Konevahtipäällikön ja konepäällikön tulee olla tietoinen kaikista aluksella tehtävistä yksityiskohtaisista korjauksista. Näihin kuuluvat sähköisten, mekaanisten, hydraulisten, pneumaattisten tai elektronisten laitteiden korjaukset. Näistä korjauksista on tehtävä kirjalliset merkinnät.

23 §

Konevahdinpito rajoitetun näkyvyyden vallitessa

Konevahtipäällikön on varmistettava, että äänimerkinantolaitteita varten on jatkuvasti saatavilla paineilmaa tai höyryä. Konevahtipäällikön tulee myös varmistaa, että komentosillalta tulevat käskyt nopeuden tai suunnan muutoksista pannaan viipymättä täytäntöön ja että apukoneisto on koneohjailun aikana käyttövalmiina.

24 §

Konevahdinpito rannikkon läheisyydessä ja vilkkaasti liikennöidyillä alueilla

Konevahtipäällikön on varmistettava, että kaikki ne koneistot, joilla on tekemistä aluksen ohjailun kanssa, voidaan välittömästi vaihtaa käsikäyttöisiksi, kun aluksen ilmoitetaan olevan vilkkaasti liikennöidyillä vesillä. Konevahtipäällikön tulee lisäksi varmistaa, että riittävä varavoima on käytettävissä aluksen ohjaamiseen ja muuhun sen käsittelemiseen. Hätäohjauksen ja muiden apulaitteiden on oltava välittömästi käytettävissä.

25 §

Konevahdinpito aluksen ollessa ankkurissa

Suojattomassa ankkuripaikassa konepäällikön on neuvoteltava päällikön kanssa siitä, pidetäänkö samaa konevahtia kuin matkan aikana.

Aluksen ollessa ankkurissa avoimella reidillä tai meriolosuhteisiin verrattavalla alueella konevahtipäällikön on varmistettava, että:

- 1) tehokasta konevahtia pidetään;
- 2) kaikki toiminnassa ja valmiustilassa olevat koneet tarkastetaan määräajoin;
- 3) pää- ja apukoneistoja pidetään valmiustilassa komentosillalta tulevien ohjeiden mukaisesti;
- 4) ryhdytään toimenpiteisiin ympäristön suojelemiseksi aluksesta aiheutuvalta pilaantumiselta ja satamia koskevia ympäristön-suojelussäännöksiä noudatetaan; sekä
- 5) aluksella on varauduttu vaurion- ja palontorjuntaan.

5 luku

Radiopäivystyksessä noudatettavat periaatteet

26 §

Yleiset säännökset

Varustamon, päällikön ja radioaseman hoitajan tulee varmistua siitä, että aluksen ollessa merellä pidetään asianmukaista ja turvallista radiovahtia ottaen huomioon kansainvälisen teleliikenteen voimassaolevan yleissopimuksen (ITC/ITU) radio-ohjesäännön asettamat vaatimukset.

27 §

Radiovahdin järjestelyt

Radiovahdin pidosta päättäessään aluksen päällikön on:

- 1) huolehdittava siitä, että radiopäivystystä ylläpidetään radio-ohjesäännön ja Solas-yleissopimuksen soveltuvien määräysten mukaisesti;
- 2) huolehdittava siitä, että asianmukainen radiopäivystys voidaan, aluksen turvallista kulkua ja merenkulun turvallisuutta vaarantamatta, hoitaa, vaikka radioaseman hoitaja vahdissaan seuraa muutakin kuin edellä mainittua radioliikennettä; sekä
- 3) otettava huomioon aluksen radiolaitteiden kantomatka ja toimintakunto.

28 §

Radiopäivystys

Radiopäivystystä suorittavan radioaseman hoitajan on:

- 1) varmistettava, että päivystystä ylläpidetään radio-ohjesäännössä ja Solas-yleissopimuksessa määrätyillä radiotaajuuksilla; sekä
 - 2) vahdissa ollessaan säännöllisesti tarkistettava radiolaitteiden ja niiden voimanlähteiden toiminta ja ilmoitettava kaikista niissä havaitsemistaan vioista aluksen päällikölle.
- Radiopäiväkirjaa on pidettävä radio-ohjesäännön ja Solas-yleissopimuksen vaatimusten mukaisesti.

Radiopäiväkirjan pidosta on vastuussa se radioaseman hoitaja, jolle on määrätty ensisijainen vastuu radioliikenteestä hätätilanteessa.

Radiopäiväkirjaan on tehtävä merkintä tapahtuman kellon aikoiheen ainakin seuraavista asioista:

- 1) yhteenveto hätä- ja turvallisuusliikenteestä;
- 2) radiopalveluun liittyvät tärkeät tapahtumat;
- 3) aluksen sijainti ainakin kerran päivässä soveltuvin osin; sekä
- 4) tiivistelmä radiolaitteiden ja niiden voimanlähteiden toimintakunnosta.

Radiopäiväkirjoja on säilytettävä tilassa, josta hätäliikennettä hoidetaan ja niiden on oltava saatavilla:

- 1) päällikön tarkastusta varten; sekä
- 2) hallinnon valtuuttaman virkamiehen tai kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan yleissopimuksen X artiklan nojalla valvontaa harjoittavan valtuutetun virkamiehen tarkastusta varten.

6 luku

Satamavahdin pito

29 §

Satamavahdinpidossa noudatettavat periaatteet

Aluksen ollessa turvallisesti laiturissa tai ankkuroituna satama-alueella aluksen päällikön on turvallisuuden varmistamiseksi järjestettävä asianmukainen ja tehokas vahdinpito. Vahteja suunniteltaessa on otettava huomioon aluksen potkurikoneistoista, niiden apukoneistoista tai aluksen kuljettamista vaarallisista, myrkyllisistä tai tulenaroista lasteista johtuvat erityistoimenpiteet.

30 §

Vahtijärjestelyt satamassa

Aluksen ollessa satamassa tulee kansivah-
tijärjestelyiden olla aina riittävät:

- 1) ihmishengen, aluksen, sataman ja ympäristön turvallisuuden sekä lastinkäsittelylaitteiston turvallisen käytön varmistamiseksi;
- 2) kansainvälisten, kansallisten ja paikallisten säännösten noudattamiseksi; sekä
- 3) järjestyksen ja normaalien rutiinien ylläpitämiseksi aluksella.

Aluksen päällikön tulee huolehtia siitä, että kansivahdin kokoonpano on riittävä valitsevat olosuhteet huomioon ottaen.

Kansivahdissa tulee olla pätevä perämies, mikäli päällikkö katsoo sen tarpeelliseksi.

Kansivahdissa tarvittavan varustuksen ja laitteiden tulee olla asianmukaisesti saatavilla ja käyttökunnossa.

Konepäällikön tulee yhteistyössä päällikön kanssa huolehtia siitä, että vahtijärjestelyt ovat riittävät turvallisen konevahdin pitämiseksi aluksen ollessa satamassa. Päätettäessä konevahdin kokoonpanosta on muun muassa seuraavat seikat otettava huomioon:

- 1) kaikilla aluksilla, joiden koneiston teho on vähintään 3 000 kW, on oltava konevahtipäällikkö;
- 2) aluksilla, joiden konetehto on alle 3 000 kW, voi päällikkö päättää konepäällikön kanssa neuvoteltuaan, että konevahtipäällikköä ei tarvita; sekä
- 3) vahtipäällikölle ei hänen vahdissa ollessaan saa antaa eikä hän saa ryhtyä sellaiseen tehtävään, joka voi häiritä hänen aluksen koneiston valvontaan liittyviä velvollisuuksiaan.

31 §

Satamavahdin vaihdossa noudatettavat yleiset periaatteet

Kansi- tai konevahtipäällikkö ei saa luovuttaa vahtia seuraavalle vahtipäällikölle, jos hänellä on aihetta olettaa, ettei tämä ilmeisesti kykene suorittamaan tehtäviään tehokkaasti. Asiasta on tällöin ilmoitettava päällikölle tai konepäällikölle. Vaihtoon tulevan kansi- tai konevahtipäällikön on varmistettava, että kaikki hänen vahtinsa jäsenet kykenevät suoriutumaan tehtävistään tehokkaasti.

Jos vahtipäällikkö vahtia vaihdettaessa on

suorittamassa toimintoa, jonka keskeyttäminen aiheuttaisi vaaratilanteen, tulee hänen suorittaa se loppuun ennen vahdin luovuttamista, ellei päällikkö tai konepäällikkö toisin määrää.

32 §

Kansivahdin vaihdossa noudatettavat periaatteet

Ennen vahdin vastaanottamista tulee vahtiin tulevan vahtipäällikön saada vahdissa olevalta vahtipäälliköltä tieto seuraavista seikoista:

- 1) veden syvyys laituripaikassa, aluksen syväys, vuoroveden taso ja vaihe, aluksen kiinnitys, ankkurointijärjestelyt ja ulkona olevan ankkurikettingin pituus, sekä muut aluksen turvallisuuden kannalta olennaiset kiinnitysjärjestelyt; pääkoneiden tila ja niiden valmius hätätilanteessa;
 - 2) kaikki aluksella käynnissä olevat työt, lastatun tai lastaamatta olevan lastin tyyppi, määrä ja sijoitus aluksessa ja mahdolliset lastijäämät aluksen purkauksen jälkeen;
 - 3) pilsseissä ja painolastitankeissa olevan veden taso;
 - 4) käytössä olevat aluksen merkkivalot, -äännet ja -kuviot;
 - 5) aluksella vaadittavan miehistön lukumäärä sekä muiden mahdollisesti aluksella olevien henkilöiden lukumäärä;
 - 6) palontorjuntalaitteiston tila;
 - 7) satamassa noudatettavat erityismääräykset;
 - 8) päällikön pysyväis- ja erityismääräykset;
 - 9) aluksen ja maahenkilöstön, mukaan lukien satamaviranomaiset, väliset yhteydenpitojärjestelyt hätätilanteen sattuessa tai apua tarvittaessa;
 - 10) muut aluksen, sen miehistön ja lastin turvallisuuden tai ympäristön kannalta olennaiset seikat;
 - 11) keinot, joilla asianomaiselle viranomaiselle ilmoitetaan aluksen toiminnoista johtuvasta ympäristön pilaantumisesta.
- Vaihtoon tulevan vahtipäällikön tulee varmistaa seuraavat seikat ennen kansivahdin vastaanottamista:
- 1) aluksen kiinnitys ja ankkurointi on riittävä;
 - 2) asianmukaisia äänimerkkejä annetaan ja valoja näytetään;
 - 3) turvallisuus- ja palosäännöksiä noudate-

taan;

4) hän tuntee lastattavan tai purettavan lastin ominaisuudet ja toimenpiteet, joihin on ryhdyttävä vuodon tai tulipalon sattuessa; sekä

5) mitkään ulkoiset tekijät eivät vaaranna aluksen turvallisuutta eikä alus vaaranna muiden turvallisuutta.

33 §

Konevahdin vaihto satamassa

Ennen vahdin vaihtoa on konevahtipäällikön ilmoitettava vahtiin tulevalle vahtipäällikölle seuraavat seikat:

1) kyseisen päivän pysyväismääräykset, mahdolliset aluksen käyttöön liittyvät erityismääräykset, huoltotoimenpiteet ja koneistossa tai valvontalaitteissa tehdyt korjaukset;

2) aluksen koneistolle ja laitteistolle tehtävien toimenpiteiden luonne, töihin osallistuva henkilöstö ja työhön liittyvät mahdolliset vaarat;

3) veden tai jätteiden taso ja tila pilsseissä, painolasti-, jäte-, käymäläjäte- ja varasäiliöissä sekä niiden käyttöön tai tyhjentämiseen liittyvät erityisvaatimukset;

4) saniteettijärjestelmän tyhjentämiseen liittyvät erityisvaatimukset;

5) siirrettävien palonsammutusvälineiden ja kiinteiden palonsammutuslaitteistojen sekä palonilmaisinjärjestelmien käyttövalmius ja kunto;

6) aluksella olevat koneiston huoltoon tai korjaukseen liittyviä teknisiä töitä suorittavat ja muut aluksella olevat henkilöt sekä tarvittava miehistö;

7) aluksen päästöihin ja palontorjuntavaatimuksiin liittyvät sekä aluksen valmiustilaa koskevat satamaohjesäännöt, erityisesti huonon sään vallitessa;

8) aluksen ja maahenkilöstön, mukaan lukien satamaviranomaisten, väliset yhteydenpitojärjestelyt hätätilanteen sattuessa tai apua tarvittaessa;

9) muut aluksen, sen miehistön ja lastin turvallisuuden tai ympäristön kannalta olennaiset seikat; sekä

10) menettely ilmoitettaessa asianomaiselle viranomaiselle koneistoon liittyvien toimintojen aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta.

Vahtiin tulevan konevahtipäällikön on varmistettava, että hän saa kaikki tarpeelliset edellä esitetyt tiedot vahdin luovuttavalta

vahtipäälliköltä ennen vahdin vastaanottoa ja hänen on:

1) tunnettava aluksella olevat voiman-, lämmön- ja valonlähteet ja niiden jakelu;

2) tunnettava aluksen polttoaineiden, voiteluaineiden ja veden saatavuus; sekä

3) oltava valmis mahdollisuuksiensa mukaan saattamaan alus ja sen koneisto valmiustilaan.

34 §

Kansivahtinpito satamassa

Kansivahtipäällikön tulee:

1) tehdä sopivin väliajoin tarkistuskierroksia aluksella;

2) kiinnittää erityisesti huomiota:

a) laskuportaisiin, ankkurikettinkiin ja aluksen kiinnityksiin, erityisesti vuoroveden vaihtuessa ja laituripaikoissa, joissa vuoroveden vaihtelu on suuri, ryhtyen tarvittaessa toimiin varmistaakseen, että edellä mainitut ovat käyttökunnossa;

b) aluksen syväykseen ja varaveteen vaarallisen kallistuman tai viippauksen välttämiseksi lastinkäsittelyn tai painolastin oton aikana;

c) säätilaan ja merenkäyntiin;

d) turvallisuus- ja palosuojeluun liittyvien sääntöjen noudattamiseen;

e) pilssien ja tankkien veden tasoon;

f) aluksella oleviin henkilöihin ja heidän olinpaikkaansa, erityisesti niihin, jotka oleskelevat suljetuissa paikoissa; sekä

g) tarvittavin osin valo- ja äänimerkkeihin ja niiden näyttämiseen ja antoon;

3) huonon sään vallitessa tai kun myrskyvaroitusta on annettu, ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin aluksen, siinä olevien ihmisten ja lastin suojelemiseksi;

4) varmistaa, ettei alus aiheuta ympäristön pilaantumista;

5) tarvittaessa antaa hälytys, ilmoittaa päällikölle asiasta, ryhtyä toimenpiteisiin alukseen, sen lastiin tai aluksella oleviin henkilöihin kohdistuvan vahingon estämiseksi ja tarvittaessa pyytää apua maissa olevilta viranomaisilta tai lähistöllä olevilta muilta aluksilta;

6) olla tietoinen aluksen vakavuudesta, jotta tulipalon sattuessa maissa olevalle paloturvallisuusviranomaiselle voidaan kertoa, kuinka paljon vettä alukseen voidaan pumpata ilman, että sen turvallisuus vaarantetaan;

7) tarjota apua hädässä oleville aluksille tai ihmisille;

8) ryhtyä tarvittaviin varotoimiin vahinkojen estämiseksi potkureita käytettäessä; sekä

9) merkitä laivapäiväkirjaan tai vastaavaan kaikki alusta koskevat keskeiset tapahtumat.

35 §

Konevahdinpito satamassa

Konevahtipäällikön on kiinnitettävä erityistä huomiota:

1) annettuihin käskyihin, vaaratilanteisiin ja niiden estämiseen liittyviin toimenpiteisiin ja sääntöjen noudattamiseen kaikilla heidän vastuulleen kuuluvilla alueilla;

2) voimanlähteitä ja järjestelmiä valvoviin laitteisiin ja säätimiin;

3) menetelmiin, joilla ehkäistään paikallisten viranomaisten antamien ympäristönsuojelusäännösten rikkominen; sekä

4) pilsseissä olevan nesteen määrään.

Konevahtipäällikön tulee:

1) antaa tarvittaessa hälytys ja ryhtyä kaikkiin toimenpiteisiin alukselle, siinä oleville ihmisille ja lastille aiheutuvan vahingon estämiseksi;

2) olla tietoinen kansivahtipäällikön tarpeista lastauksessa tai purkauksessa tarvittavien laitteistojen laadusta ja määrästä aluksella sekä painolastin ja muiden alusten vakavuutta säätelevien järjestelmien asettamista vaatimuksista;

3) tehdä sopivin väliajoin tarkistuskierrokset aluksella todetakseen mahdolliset viat laitteistojen toiminnassa ja ryhtyä välittömästi korjaaviin toimenpiteisiin aluksen, lastinkäsittelyn, sataman ja ympäristön turvallisuuden varmistamiseksi;

4) varmistua siitä, että tarvittaviin varotoimiin ryhdytään hänen vastuualueellaan aluksen erilaisiin sähköisiin, elektronisiin, hydraulisiin, pneumaattisiin ja mekaanisiin laitteistoihin kohdistuvien onnettomuuksien tai vikojen estämiseksi; sekä

5) varmistaa, että aluksen koneiston toimintaan, säätöihin tai korjaukseen liittyvistä toimenpiteistä tehdään asianmukainen merkintä.

36 §

Satamavahti vaarallista lastia kuljettavilla aluksilla

Milloin alus kuljettaa räjähdysaltista, helposti syttyvää, myrkyllistä, terveydelle vaarallista tai ympäristöä saastuttavaa lastia, päällikön tulee huolehtia siitä, että aluksella pidetään turvallista vahtia. Aluksella, joka kuljettaa vaarallista lastia irtolastina, tulee olla aina saapuvilla yksi tai useampi pätevä vahtipäällikkö, sekä tarvittaessa vahtimiehiä, silloinkin kun alus on satamassa turvallisesti kiinnitettynä tai ankkuroituna.

Aluksilla, jotka kuljettavat vaarallista lastia muuna kuin irtolastina, päällikön on tarkoin otettava huomioon vaarallisen lastin luonne, määrä, pakkaus- ja ahtaustapa sekä kaikki erityiset olosuhteet aluksella, merellä ja maissa.

37 §

Voimaantulo

Tämä päätös tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 1998.

Helsingissä 19 päivänä joulukuuta 1997

Liikenneministeri *Matti Aura*

Hallitussihteeri *Pekka Kouhia*

